

جمعية المهندسين الملكية المصرية

تأسست فى ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٠

ومعتمدة بمرسوم ملكى بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٢٢

صندوق البريد رقم ٧٥١ مصر

﴿ النشرة الثانية من السنة الثامنة ﴾

٨٨

محاضرة

مشروعات ميناء الاسكندرية

لحضرة محمود بك على

ألقيت بجمعية المهندسين الملكية المصرية

فى ٣٠ ديسمبر سنة ١٩٢٧

مطبعة مصر شركة مساهمة مصرية

١٣/٢٨/٢٠٠

الجمعية ليست مسئولة عما جاء بهذه الصحائف من البيان والآراء

تنشر الجمعية على أعضائها هذه الصحائف للنقد وكل نقد يرسل للجمعية يجب أن يكتب بوضوح وترفق به الرسومات اللازمة بالحبر الاسود (شيني) ويرسل برسمها صندوق البريد رقم ٧٥١ بمصر

مشروعات ميناء الاسكندرية

مقـــــدمة

لمشروعات ميناء الإسكندرية أهميةٌ خاصة لما نالها من اهتمام المهندسين فى مختلف الأوقات . ولقد كان لتعدد الآراء واختلافها أثر عظيم فى الرأى العام ظهر متجليا فى أحاديث جلالة مليكنا المحبوب . وفى كثرة ماقيل فى المجالس . وكتب فى الجرائد المحلية ، وطنية كانت أو افرنجية

وقبل ان اتحدث لحضراتكم فى موضوع المحاضرة وجب علىّ أن أغتبط بحديث حضرة صاحب الجلالة الملك مع معالى وزير مواصلاته فى الاسكندرية عقب رجوعه محفوفا بسلامة الله من سياحته الميمونة . وذلك لما فى الحديث من الحكم البليغة . فوق ما خصنا نحن المهندسين منه من شرف

كان للحديث طرفان . احدهما خاص برغبة جلالته حفظه الله فى جعل ميناء الاسكندرية أول موانئ البحر

الأبيض المتوسط . وثانيهما بعلم جلالته الكريمة بوجود مهندسين وطنيين ذوى كفاية . وجب تشجيعهم ومؤازرتهم ليصلوا بمجهودهم الى القيام بكل ماتتطلبه البلاد من الأعمال . فتقل الحاجة تدريجيا الى استدعاء خبراء من الخارج

أنعم بهذه الرغبات العالية الصادقة . وأرجو أن نوفق الى تحقيق رغبات جلالته فى رقى بلاده . وانا لم نتقدم باقتراحاتنا الا بعد درس جميع الوسائل المتبعة فى أكبر موانى العالم . واختيار أصلحها . حتى تنال البلاد أوفر قسط من التقدم الاقتصادى الذى هو عماد حياة الأمم . ولا بد من استكمال الاستعدادات بالميناء من حيث دخول السفن وخروجها . والطمأنينة على سلامتها . ثم إيجاد الأرصفة الكافية مستعدة بمخازنها وآلاتها الحديثة للشحن والتفريغ . وبطرق مواصلاتها لداخلية البلاد . حتى لا تتعطل السفن عندنا كما هو حاصل الآن . فتتحسن بالتالى حركة الملاحة وتقل أجرة النولون الجارى تحصيلها على التجارة . كذلك ضرورة عمل التسهيلات التامة لراحة الركاب والسائحين لتزداد حركتهم . فبمثل هذه الاستعدادات تصل الميناء المصرى الى المركز

اللائق بها . وانا لنغتبط نحن المهندسين بما خصنا به مولانا الملك حفظه الله من حسن ظنه ورعايته . ونتقدم الى جلالته بعاطر الشكر والدعاء

لقد أهملت فى الواقع ميناء الاسكندرية منذ سنة ١٩١٢ . ولم يعمل فيها عمل يذكر سوى رصيف المحمودية مع ما لها من شهرة تاريخية ومركز تجارى ممتاز . ورغم أنها فى مقدمة موانىء البحر الأبيض المتوسط . ورغم النشاط التجارى فى العالم وخاصة فى الشرق الأدنى . ورغم التعديل العظيم الذى أدخل على أحجام البواخر . فأن هذه الميناء بقيت على حالها حتى أصبحت غير وافية بالغرض تماما . لهذا اتجهت رغبة الحكومة الى إصلاحها . ولم تقنع بالتقارير التى قدمها موظفوها الفنيون فى هذا الشأن . ولكنها استدعت على دفعتين خبراء من الخارج لتستأنس برأيهم فى هذا الموضوع الخطير . فتوفر بذلك لديها عدة تقارير قدمت للمجلس الأعلى بوزارة المواصلات لفحصها وإقرار ما يجب العمل به منها

وصف الميناء

وقبل أن أخوض فى موضوع التقارير المختلفة يحسن أن أصف لكم بإيجاز الميناء مع معرفتكم لها · مبتعداً عن ذكر تاريخها ونشأتها لأن ذلك شيء يطول شرحه . بل يخرجنا عن موضوع اليوم وسأقتصر هنا على الحالة الراهنة

ان ميناء الاسكندرية من أكبر موانئ العالم اتساعاً وهى مقسمة الى قسمين الميناء الداخلية والميناء الخارجية ويوجد بالأولى التجارة العامة وحركة الركاب والورش الخ . . . وبالثانية أعمال البترول والنترات والاخشاب والمواشى . أما تجارة الفحم فخصصت لها أرصفة تفصل القسمين عن بعضهما . ولا يفوتنى أن أذكر أن الميناء متسعة لدرجة عدم تناسب مساحتها المائية مع ابتداء الأرصفة الموجودة بها والمساحات الارضية . وذلك مما اضطر المهندسين الى اقامة حواجز داخلية بالميناء لتقليل مفعول الرياح والامواج على الارصفة . ورغم ذلك فالحالة تستدعى ضرورة اقامة المنشآت الحديثة بطريقة تقلل من تلك المساحات المائية . لطمأنينة السفن فى مرساها والمواعين والقطع الصغيرة فى سيرها

أما الأرصفة فمع كثرتها بدرجة تقل نوعاً من حيث الطول عما هو مطلوب لاعمال الميناء الا أنها لا تصلح للعمل . لأنها ليست عميقة ولا تسمح للسفن الحديثة بالرسو أمامها وكلكم تذكرون البراطيم العديدة المستعملة أمام تلك الارصفة لتمكين بعض السفن من الدنو منها وهذه حالة لا يمكن السماح باستمرارها اللهم الا فى حالات الركاب والتجارات الصغيرة حيث لاضرر منها . ولكنها معطلة للأعمال التجارية للغاية حيث لا يمكن معها استعمال الآلات الحديثة للشحن والتفريغ وهى ما يستند اليها نجاح الموانئ وتقدمها فى الوقت الحاضر

ليس هذا موضع النقص فقط فالاستعدادات الموجودة للأنقاذ ولمحاربة الحرائق لا تتناسب مطلقاً مع أهمية الميناء وأعمالها كما أن أرصفة ومستودعات البترول موجودة بوسط الميناء وفى موقع يهدد الملاحة والمساكن بالخطر الشديد

المشروعات ومقدميها

لهذه الاسباب فكر المهندسون فى الأوقات المختلفة

فيما يجب عمله فتقدم المسيو جوندى كبير مهندسى مصلحة الموانئ والمنائر بعد الحرب بزمن قليل باقتراحات شاملة لإصلاح الميناء وتحسينها واستدعت الحكومة فى سنة ١٩٢٣ الخبير الذائع الشهرة والمهندس الطلياني القدير السنيور لويجى لويجى لفحص حالة الموانئ والنصح بما يجب عمله . فقدم تقريراً قيما بما رآه

كنت وقتئذ بأوربا موفداً لزيارة موانيها ودرس نظمها وأعمالها . وبينما كنت بميناء الهافر أطلعنى صديق قديم للمسيو جوندى على محاضرة ألقاها الاخير أمام الجمعية الملكية الجغرافية فى القاهرة فى سنة ١٩٢١ . وباطلاعى عليها عمدت الى كتابة تقرير لسعادة محمود باشا سامى رئيس جمعيتنا هذه ثم ألحقته بتقرير آخر تقدم منى فى نهاية سنة ١٩٢٤ لسعادة محمد باشا زغلول كما انى قدمت تقريراً لسعادة مدير عام مصلحة الموانئ والمنائر السابق عند ما استدعت الحكومة الخبراء الثلاثة فى أوائل سنة ١٩٢٦ وطلبت منه السماح لى بمقابلتهم ولكن طلبى لم يقبل وقدمت له تقريراً فى منتصف سنة ١٩٢٦ بينما كنت قائماً بأعمال كبير المهندسين بمصلحة الموانئ والمنائر

طالباً منه ارساله للوزارة لفحصه مع باقى المشاريع التى لديها فرده لى ثانياً ولكنى تمكنت فى النهاية من إسماع كلمتى لوزارة المواصلات فى سنة ١٩٢٧

وقدم المسيو مازان تقريراً بآرائه بينما كان كبيراً لمهندسى المصلحة فى أواخر سنة ١٩٢٥ فلما كثرت التقارير لدى الوزارة رأت الاستئناس برأى ثلاثة من الخبراء وهم السنيور لويجى لويجى الطليانى والسير كيرك باترك الانجليزى والمسيو لاروش الفرنسى وكان ذلك فى أوائل سنة ١٩٢٦ كما قلت

وجهة نظر المقترحين

اتفق الكل تقريباً على تقدير الأعمال المطلوبة الا الخبراء فانى أرى انهم تغالوا كثيراً وسأبين ذلك لحضراتكم فيما بعد قلت اتفق الكل تقريباً على تقدير الأعمال ولكننا اختلفنا فى معظمها من حيث الموقع وسأتحدث اليكم بإيجاز فى ذلك الموضوع تاركا التفصيلات لوزارة المواصلات التى ستفحص كل عمل على حدة لتقر ما تراه أصلح من غيره . ولكنى سأترك مسألة أعمال البترول لنهاية حديثنا اذ هى

مركز اختلافاتنا ومحور الاحتكاكات والمصادمات ولذا يجب علينا تحليل وقائعها

اتفق الكل على ايجاد الأعمال الآتية:

١ — ارصفة للتجارة العامة

٢ — ارصفة إضافية للفحم

٣ — ارصفة لتجارة النترات

٤ — اعمال لتجارة البترول

كان هـذا الاتفاق من وجهة المبدأ ولـكننى خالفت الجميع فى موقع كثير منها وأضرب لكم مثلا فى الرصيف الوسط الذى اقترحوه امام الارصفة الحالية التى ترسى عليها سفن شركة المساجيرى وبعض الشركات الإنجليزية . حقا لا أدرى كيف يمكن الموافقة على ذلك الموقع وامامنا البرهان الفعلي وهو رسوب مواد ترعة المحمودية التى تصب فى تلك المنطقة. هل تعلمون حضراتكم ان امام ارصفة المحمودية الحديثة من المواد الراسبة مايقرب من ثلاثة امتار فى الارتفاع. وهل تعلمون ان الرسوب فى بعض تلك المواقع المجاورة للترعة وصل الى ارتفاع ترتكن عليه البراطيم الموضوعة امام الارصفة

وها قد وصلتني شكوى من مراقب الأرصفة تنبئ بسوء العاقبة ان لم نسرع بتطهير الرسوب امام كثير من الارصفة وفى كثير من بقاع الميناء الداخلية . وقد قدر كبير المهندسين السابق لمصلحة الموانىء والمنائر أن كميات المواد المراد تطهيرها بتلك المنطقة تقرب من ٤٠٠ر٠٠٠ متر مكعب وكل ذلك من مفعول المحمودية

أهل بعد هذا يصح ان ننصح ببناء أرصفة عميقة فى تلك المنطقة

أضف الى ذلك ان حضراتهم اقترحوا فى كثير من الحالات بناء ارصفة امام ارصفة حالية لقلة عمقها. بحيث تردم الأخيرة ولا يمكن الانتفاع بها. فلمَ هذا التبذير. ولمَ لا تترك الأرصفة الحالية للسفن التى لا تتطلب عمقا كبيراً من الماء وتقام الارصفة العميقة فى مناطق أخرى. وبذا يكون مكسبنا مضاعفاً، وعلاوة على ذلك فاتساع الميناء كما وضحنا يستلزم توزيع الاعمال فيها بشكل يمكن معه تقليل المساحة المائية . ثم توزيع حركة التجارة حتى لا تزدحم كثيراً فى مناطق مع خلو مناطق أخرى منها كلية

اقترح السنيور لويجى لويجى فى تقريره وضع أرصفة للتجارة العامة وللركاب بجوار أرصفة الفحم مع كثرة أوساخها وأظن ان جنابه تسرع فى هذه المسألة و بذلك خالف ما اشتهر به الايطالى من سلامة الذوق

وافق السنيور لويجى فى نظرى على اقتراح المسيو جوندى الخاص بعمل رصيف للتجارة ولو فى المستقبل بشكل T وهذا الشكل لا يلجأ اليه فى الموانىء المحدودة بحواجز خارجية بل فى المواقع المكشوفة . ولو تنفذ لقضى على مستقبل الميناء لعدم امكان التوسع بأى حال من الاحوال هذا ولقد اتفقت مع الخبراء الثلاثة على موقع أرصفة الفحم التى يجب نقلها من موقعها الحالى الى مكان مجاور لأرصفة الاخشاب .حتى تنظف الميناء من أوساخها . وليس فى ذلك خسارة اذ أن ارصفة الفحم الحالية تستعمل للتجارة العامة بعد أتمام ارصفة الفحم

لم يخصص كل من السنيور لويجى لويجى والمسيو جوندى رصيفاً للركاب بل قالوا باستعمالهم ارصفة البضائع . ولكن هذا غير مرغوب فيه للمتاعب التى يتكبدها الركاب وعمال

الجمرك ولعدم امكان مراقبة الركاب الرقابة التامة كما لو كان نزول الجميع محتم على رصيف مخصوص هـذا وقد اتفقت والخبراء والمسيو مازان فى ذلك ومن الضرورى ان تكون أرصفة الركاب كاملة الاستعداد وترسو عليها اكبر السفن التى ترد الينا وتكون على الارصفة محطة خاصة وكل مايلزم لراحة الركاب وتسهيل اعمالهم

اما ارصفة النترات فمع اتفاقنا على ضرورتها اختلفنا قليلا فى موقعها لانها تتبع موقع الاعمال المقترحة للبترول ولذلك سيأتى ذكرهما معاً فى النهاية . نرجع الآن الى مغالاة الخبراء فى تقديراتهم فنورد هنا الكشف الآتى الموجود بصفحة ٤٩ ملحق ٤ طبعة عربية من تقريرهم والذى استندوا اليه فى تقديراتهم

(حمولة البواخر التجارية للركاب والبضائع وحركة البواخر)
(بميناء الاسكندرية)

السنة	حمولة البواخر المسافرة والقادمة	البضائع الواردة والصادرة	الركاب المسافرون والقادمون
١٩١٠	٦ر٦٦٤ر١٨٥	٣ر٣٧٣ر٣٢٠	١٦٩ر٨٥٨
١٩١١	٦ر٨٥٨ر٦٧١	٣ر٨٤٥ر٥٦٧	١٧٧ر٠٥٨
١٩١٢	٦ر٩٧١ر٢٢٧	٤ر٠٧٧ر١٩٩	١٨٢ر٧٨٢
١٩١٣	٧ر٤١٧ر٠٥٦	٤ر١٠٦ر٩٠٣	١٧٦ر٨٨٧
١٩١٤	الحرب ٦ر٦٣٠ر٨٠٧	٣ر١١٦ر٢٦١	١٥٦ر٩٨٩
١٩١٥	» ٣ر٢٥٩ر٦٢٧	٢ر٤٠٢ر٣٤٥	٦١ر٩٦١
١٩١٦	» ٢ر٣١٠ر٥٤٠	١ر٧٥٧ر٤١٤	١٨ر٨٩٤
١٩١٧	» ١ر٣٢٨ر٧٤٤	٩٨٤ر١٩١	٦ر٠١٠
١٩١٨	» ١ر٦٣٨ر٢٥٤	١ر٠٣٠ر٧٦٤	٢ر٩١٩
١٩١٩	٢ر٦٩٣ر١٣٣	١ر٦٣٧ر٥١٣	٤٥ر٨٧٠
١٩٢٠	٥ر٠٢٦ر٩٩٣	٣ر٠٣٥ر٠٧٦	٧٦ر٢١٩
١٩٢١	٥ر٥٣٥ر٦٨٩	٢ر٨٤٦ر٨٥٥	٧٦ر٣٨٩
١٩٢٢	٦ر٢١١ر٤٤٧	٣ر١٨٣ر٣٨١	٩٠ر٥٢٩
١٩٢٣	٧ر٤٦٣ر٧٧٨	٣ر٥١٩ر٣٥٠	٩١ر١٦٨
١٩٢٤	٨ر٤٤٨ر١٩٨	٣ر٩٩٤ر٩٩٥	١٠١ر٤٨٦
١٩٢٥	٩ر٥٨١ر٩٦٠	٤ر٥٥١ر٧٦٥	٩٨ر٨١١
١٩٢٦	٩ر٣١٥ر٥٧٨	٤ر٠٥١ر٧٦٧	١٠٦ر١٨١

ولا تشمل هذه البيانات المراكب الحربية والنقالات .

وأضيفت البيانات الخاصة بسنتي ١٩٢٥ و١٩٢٦ اذ لم تكن مذكورة بكشف الخبراء .

بنى الخبراء تقريرهم على « اتساع نطاق الحركة التجارية البحرية للقطر المصرى بحالة تلفت الانظار » (صحيفة ١ بند ٢) ولذلك اقترحوا من الاعمال ما يوازى قيمته ستة ملايين جنيها مصريا

يخالف الواقع ذلك بكل أسف اذ لم تصل الحركة التجارية بعد الى ما كانت عليه قبل الحرب ويتضح ذلك لأول وهلة من الاطلاع على الكشف الموضح أعلاه اذ نرى أن حركة التجارة الى سنة ١٩٢٤ لم تصل الى ماوصلت اليه فى السنتين ١٩١٢و١٩١٣ وتوازت معها تقريباً فى سنة ١٩١١ أما حركة الركاب فتنقص كثيراً عما كانت عليه من سنة ١٩١٠ الى سنة ١٩١٣

ليس اذن هذا هو السبب الذى يحتم علينا القيام بأعمال جديدة فما الذى حصل حتى نتقدم بطلب الاعتمادات لتلك الاعمال

الرد على هذا السؤال موجود فى العامود الاول من ذلك الكشف اذ نجد أن أحجام البواخر ازدادت عن ذى قبل ولما كانت أهم هذه الزيادة فى غاطس البواخر وحيث إن هذه لا تجد لدينا أرصفة عميقة كافية وجب علينا استكمال ذلك

النقص بيناء الطول الكافى من الأرصفة العميقة

ولو أن القائمين بأمر الميناء زودوها فى الماضى بالآلات التى هى خلو منها رغم كثرتها فى موانىء العالم لما كانت الحاجة ماسة الى كل هذه الاطوال المطلوبة من الأرصفة . بل لاكتفينا الآن بنصفها أو مازاد عن ذلك قليلا . فمع حالتنا الراهنة قدّرت حركة الشحن والتفريغ للمتر الطولى من الارصفة بما لايزيد عن ٤٠٠ — ٥٠٠ طن فى السنة مع أن هذه الكمية وصلت الى أكثر من ضعفها فى الموانىء المزودة بتلك الآلات

وقد بدىء فعلا من زمن قريب جداً بتركيب مثل هذه الآلات فى الميناء ولكن عهدَها حديث وككل حديث يقل الاقبال عليها الى أن يَفهمَ المتعهدون بالتفريغ والشحن أن هذه الآلات مسهلة لأعمالهم مع تقليل مصاريفهم العمومية . وهذا ماحصل فعلا فى كثير من الموانىء اذ وصلت الدرجة الى اضراب العمال عن استعمال تلك الآلات بفكرة أنها توجب الاستغناء عن كثير منهم ولكن سرعان ماوجدوا خطأهم اذ أن سرعة العمل تكثر من الحركة والواقع أن هذه الآلات تريح العمال وتساعدهم على انجاز العمل بسرعة وبدون

تكبد مشاق جسمانية كبرى كما يحصل عندنا .

هذا ولما كانت حالتنا تعتبر فى طفوليتها بالنسبة لهذه الاستعدادات ولما كان استعمال هذه الآلات لا ينتظر وصوله حد الكمال الا بعد مضى نحو عشر سنوات وجب علينا أن نتمشى فى حسابنا لأطوال الارصفة مع الحالة الراهنة لسد النقص الموجود ولكن يلاحظ مع هذا أن ما نعمله الآن سيكفينا الى نحو ٣٠ أو ٤٠ سنة دون الحاجة الى انشاءات جديدة وذلك لأن وجود الآلات وإتقان استعمالها سيضاعف كمية ما يمكن شحنه وتفريغه من التجارة وبذلك نعوض ما نكون خسرناه بسبب الحالة التى اضطررنا الى ملافاتها الآن

وطول الارصفة المطلوبة لنا الآن نحو اثنين من الكيلومترات وانى متفق فى تقديرى هذا مع السناتور لويجى وكل من المسيو جوندى والمسيو مازان

رغم وقوف الحركة التجارية فى مجموعها جامدة لم تتغير عما كانت عليه قبل الحرب قد زادت تجارة الفحم نحو ٤٥ ٪ فى سنة ١٩٢٥ عما كانت عليه فى سنة ١٩٢١ وزادت تجارة النترات فى هذه الفترة من الزمن نحو ستة أضعافها اذ كانت

٤٥٧٠٧ طن فى سنة ١٩٢١ ووصلت الى ٢٦١٧٦٢ طن فى سنة ١٩٢٥ كذلك زادت تجارة البترول مرتين ونصفاً تقريباً فى تلك المدة رغم الصعوبات الجمة التى لاقتها فى طريقها من عدم وجود المساحات الكافية للتخزين الخ . . ولو نظرنا الى أن هذه التجارة كادت تكون معدومة قبل الحرب لأنها اقتصرت على الانارة فقط ونظرنا الى التطور الحاصل الآن فى مسألة الوقود لأمكننا الحكم بأن تجارة البترول ستتسع اتساعاً يوجب الاستعداد لملاقاته

يخيل الىّ أن الخبراء استمعوا كثيراً الى طلبات الشركات دون فحصها وتقدير ماهو واجب منها وذلك مايجده الانسان فى أقوالهم

ولربما أجد لهم عذراً فى ذلك بعد ماسمعت همساً من انه طلب منهم وقتئذ عمل مشروع كبير دون النظر الى النفقات . على أنى أرى حتى مع صحة ذلك أن الشخص مرتبط بما يمليه عليه ضميره فقط فلو أن للشركات طلبات لوجب فحصها والنصح بما يجب العمل به لتسهيل أعمال الشركات على أحسن منوال مع عدم الإضرار بمصالح البلد بل مع ضرورة الاستفادة من تلك الاعمال

أضرب لكم مثلا مهمًّا فى المغالاة وأترك لحضراتكم الحكم . اقترح أسلافى عمل حوض جاف لعمرة السفن يسع الكبرى منها فلم يوافق السناتور لويجى على هذا الاقتراح فى تقريره بأن أهمله وأدهشنى جداً أن أجد أن الخبراء لم يكتفوا بجعل طول الحوض ٢٠٠ أو ٢٢٠ متراً بل طلبوا أن يكون الحوض كأكبر حياض العمرة فى العالم ليسع أكبر سفينة موجودة وقد بنوا اقتراحهم على « طلبات شركات الملاحة التى تتردد بواخرها على الميناء » (فقرة ٤ صحيفة ١١ طبعة عربية من تقرير الخبراء) على أنى بعد تصفح الملف الخاص بمحاضر الجلسات التى عقدها الخبراء وبطلبات الشركات لم أعثر بكل أسف على أى طلب من الطلبات المقال عنها بل وجدت طلبين لشركتين ولكن هذين الطلبين مطابقان لما جاء فى صحيفة ٣٧ طبعة عربية من تقرير الخبراء انفسهم حيث نصوا تحت عنوان « الحوض الجاف الجديد » ما يأتى : —

« أبدى الخواجات ماتلى وشركاهم أنه من الضرورى جداً إيجاد وسائل لدخول البواخر الى الحوض الحالى أوفى من

الوسائل الموجودة الآن بميناء الاسكندرية واقترحوا انشاء حوض جاف صغير بالقرب من موقع رسو بواخر شركة البوستة الخديوية يمكن دخول سفن تتراوح حمولتها بين ٢٠٠٠ و ٣٠٠٠ طن اليه ويمكن ان يكون ذلك (برطوم حوض عائم) »

هذا ايها السادة كل ما عثرت عليه من الطلبات ولا أفهم كيف توصل الخبراء بعد ذلك الى عمل اقتراح عن حوض يسع السفن التى تصل حمولتها الى ٦٠٠٠٠ طن يكلفنا على أقل تقدير ٧٠٠٠٠٠ جنيه وذلك حسب قول الخبراء أنفسهم ولولا لطف الله لعدم وجود سفن اكبر من هذا الحجم الآن لما اقتصر الامر على ذلك .

ولقد وضع الخبراء فى تقريرهم (طبعة عربية) جدولا فى صفحة ١٣ يبين الخمسة الموانىء الموجودة فى العالم والتى بها أو جارى بناء احواض بها تختلف أطوالها من ٢٤٠ متر الى ٣١٢ متر وهذه الموانىء هى شربورج وتارنتا وبلفست وافربول والهافر

لو تصفحنا حالة هذه الموانى الخمس لوجدناها مأوى لتلك

البواخر العظمى التى تسمى « غيلان البحار » بحيث لا تخلو أى ميناء من اثنين منها على الأقل فى كل اسبوع فهل هذه حالنا أو ينتظر ان يكون كذلك .

أظن المسألة لا تحتاج الى تعمق فى البحث أذ أن البواخر الضخمة لا ترد الينا الا فى فصل السياحة وما يرد منها قليل جداً لا يمكن معه حتى التكلم فى الموضوع .

وغريب ان يتضح لى ان أكبر بواخر العالم الخمسة التى ذكرها الخبراء فى صحيفة ١٢ من تقريرهم واردة ضمن الثمانية السفن الكبرى التى ذكرها السناتور لويجى فى أسفل صحيفة ٢ من تقريره الذى قدمه فى سنة ١٩٢٣ والتى لم ير جنابه داعيا لزيادة عمق بوغاز الميناء الخارجى من أجلها للأسباب التى ذكرها فهل مع هذا يشار بعمل حوض لعمرتها .

هذا من جهة ومن جهة أخرى لو ان الخبراء فحصوا حالة الميناء مع الطلبات التى قالوا انها تقدمت اليهم فى هذا الشأن لوجدوا انه لم يدخل حوض العمرة الحالى من السفن الأجنبية الا ما ندر جدا والتى دخلت منها لم تفعل ذلك الا

مضطرة لحصول عطب فى رفاصاتها مثلا أو فى قاعها لم تتمكن منه من تكملة سيرها الى مينائها المعتاد .

ولو عمل حصر للبواخر التى استعملت حوضنا الحالى لاتضح ما يأتى على وجه التقريب : —

١ — ٥٠ ٪ بواخر للشركة الخديوية

٢ — ٢٥ ٪ بواخر للحكومة

٣ — ٢٥ ٪ « اجنبية لكنها من البواخر التى تمر بشواطئ افريقيا الشمالية وآسيا واليونان وكذلك بواخر حربية للممالك الاجنبية وهذه معفاة من دفع الرسوم

من ذلك يتضح انه مع كثرة السفن التى ترد للاسكندرية من جميع الدول ومع ان الحوض الحالى يسع سفناً حمولتها لغاية ١٢٠٠٠ طن فان قليلا جداً من هذه السفن استعمل الحوض وان ذلك لم يكن الا للضرورة القصوى وما ذلك الا لسببين : اولهما الاستعدادات العظيمة الموجودة فى الموانئ الأجنبية والتقدم الصناعى الذى معه تقل كثيراً تكاليف العمرة والثانى يرجع الى نقص قيمة العملة الأجنبية فى أغلب البلاد

وأضيف الى هذين السببين مايحصل فعلا وهو تفضيل الشركات عمل كل شيء يخصها فى بلادها الا اذا عاد عليها بربح يذكر من مخالفة هـذه النظرية وهذا ما ثبت لدىّ عند وجودى بالهافر بفرنسا فى سنة ١٩٢٤ حيث كثرت طلبات الشركات الانجليزية لتصليح سفنها بتلك الميناء ولم يكن ذلك متبعا مطلقا قبل تدهور الفرنك .

وانى أنتهز هذه الفرصة وأقدم لحضراتكم هذا الكشف موضحاً السفن التى استعملت حوضنا الحالى فى عشرة السنوات الماضية ويتضح لكم ان الحوض قل أو على الأصح ندر استعماله بالسفن التى تزيد حمولتها عن ٦٠٠٠ طن

لذلك كله كان اقتراحى متفقا مع طلبات الشركات التى ذكرتها لحضراتكم وهو إيجاد حوض صغير اما جاف أو عوّام لتخفيف الضغط عن الحوض الحالى وتقليل مصاريف العمل فيه وفى ذلك فائدة للحكومة وللشركات .

« المراكب التى دخلت حوض القبارى الجاف فى مدة عشرة السنوات من سنة ١٩١٩ — ١٩٢٠ الى سنة ١٩٢٦ ١٩٢٧ والمفروض عليها رسوم عن دخولها فى الحوض »

الحمولة الكلية للمراكب	مجموع عدد البواخر التى دخلت الحوض	مجموع عدد الايام التى مكثتها بالحوض	
أقل من ١٠٠٠ طن	٧٦	١١٠	
من ١٠٠١ الى ١٥٠٠ »	٤٠	٦٨	
» ١٥٠١ » ٢٠٠٠ »	٣٠	٥٦	أغلبها بواخر
» ٢٠٠١ » ٢٥٠٠ »	٥٣	٩٠	الشركة الخديوية
» ٢٥٠١ » ٣٠٠٠ »	٥٣	١٣٠	
» ٣٠٠١ » ٣٥٠٠ »	١٧	٣١	
» ٣٥٠١ » ٤٠٠٠ »	٢٢	٣٧	
» ٤٠٠١ » ٤٥٠٠ »	١٨	٣٦	
» ٤٥٠١ » ٥٠٠٠ »	٥	١٣	
» ٥٠٠١ » ٥٥٠٠ »	٢٠	٣٥	
» ٥٥٠١ » ٦٠٠٠ »	٣٧	٢٥	
» ٦٠٠١ » ٦٥٠٠ »	٤	١٠	
» ٦٥٠١ » ٧٠٠٠ »	٩	٣٢	
» ٧٠٠١ » ٧٥٠٠ »	٩	٣٣	
» ٧٥٠١ » ٨٠٠٠ »	٢	٥	حلوان وفينا
» ٨٠٠١ » ٨٥٠٠ »	١	١	
» ٨٥٠١ » ٩٠٠٠ »	١	١	
» ٩٠٠١ » ٩٥٠٠ »	—	—	
» ٩٥٠١ » ١٠٠٠٠ »	—	—	
» ١٠٠٠١ » ١٠٥٠٠ »	—	—	
» ١٠٥٠١ » ١١٠٠٠ »	١	١	اسبريا
» ١١٠٠١ » ١١٥٠٠ »	١	١	
	٣٩٩ باخرة	٧١٥ يوما	

الاعمال الخاصة بتجارة البترول

نتكلم الآن عن الموضوع الذى أوجد الاختلافات الهامة وجعل للمسألة مركزاً لا ينقص عن مركز الامتيازات من تعقيد

توجد مستودعات ومخازن البترول الآن فى جهة القبارى التى رغم ازدحامها بالمساكن لا يوجد بها مطلقاً ما يسمح بالتوسع فى أعمال تلك التجارة التى أخذت تزداد ازدياداً مضطرداً فى القطر المصرى والشرق الأدنى . لهذا السبب رؤى نقل تلك المستودعات والمخازن والارصفة الخاصة بها الى أحسن موقع يصلح لها تمشياً مع ما تعمله ادارات الموانئ فى العالم بجعلها مركز تلك المستودعات وأرصفتها فى أطراف الموانىء درأ للأخطار التى ربما تنتج منها

تقدم لوزارة المواصلات عن هذه العملية وحدها عشرة مشاريع مختلفة اثنان لكل من المسيو جوندى والسناتور لوبجى والمسيو مازان وثلاثة للخبراء وواحد لكاتب هذه السطور

اختلفت هذه المشاريع فى الشكل وفى الموقع فمنها ما أريد تنفيذه فى الموقع الحالى لأرصفة البترول أى بوسط الميناء . ومنها ما أريد وضعه فى نهاية الميناء من الجهة الغربية القبلية

بجهة المكس . ومنها ما أريد جعله خارج الميناء كلية

عن الاقتراح الأول الخاص بإقامة الاعمال فى المركز الحالى فهو من عمل المسيو جوندى ولم يوافق عليه أحد لخطورة الموقع بالنسبة للميناء وللمدينة وهو أهم الأسباب ولأنه لا يأتى بالفائدة من حيث زيادة المساحة الأرضية المطلوبة للمستودعات . هذا وقد عدل واضع المشروع عنه بعد استدعاء السناتور لويجى بأن اقترح مشروعاً آخر فى نهاية الميناء بجهة المكس تلك المنطقة التى كاد يكون اختيارها بإجماع الآراء . حيث اختارها فى مشروعه الثانى المسيو جوندى واختارها السناتورلويجى فى مشروعيه اللذين قدمهما فى سنة ١٩٢٣ واختارها الخبراء فى مشروعهم الأصلى المقدم مع تقريرهم الرسمى فى سنة ١٩٢٦ ولقد اخترتها أنا لمشروعى من البداية أى منذ سنة ١٩٢٣ عندما أرسلت تقريرى لسعادة محمود سامى باشا من الهاقر .

ولو أننا اخترنا هذه المنطقة لمشروع أعمال البترول الا أنه كان هناك تفاوت فى الشكل وفى الموقع سأبينه لحضراتكم فيما بعد

أما عن الاقتراح بجعل أعمال البترول خارج الميناء كلية فكان للمسيو مازان نصيب منه فى مشروعيه اللذين اقترحهما ملاصقين لحاجز الامواج الخارجى المسمى بحاجز الكرنتينا واقترح الخبراء الثلاثة مشروعين آخرين خارج الميناء ولكن فى منطقة بعيدة عن ذلك قليلا .

نتكلم أولا عن فكرة عمل مشروع لحوض البترول والمستودعات خارج الميناء قبل أن نخوض فى تفصيلات المشروعات المختلفة . لقد هوّل بعضهم لأغراض فى نفوسهم لأولى الأمر منا فى مسألة جعل أعمال البترول فى الميناء . وقد كان لذلك أثره اذ اتضح لى من أحاديث الخبراء عند ماتقابلت معهم فى المرة الاخيرة عند حضورهم لمؤتمر الملاحة الدولى الذى انعقد فى القاهرة فى أوائل هذه السنة أنهم قدموا اقتراحهم بجعل حوض البترول خارج الميناء لاعتقادهم أن هذه هى رغبة الحكومة والا فكيف تفسّر موافقتهم على ذلك مع أنهم صرحوا فى تقريرهم الرسمى المقدم فى فبراير سنة ١٩٢٦ (صحيفة ٨ وصحيفة ٩ طبعة عربية) ماملخصه عدم صلاحية أرض تلك المنطقة لأقامة المستودعات والمبانى عليها ولأن تلك المنطقة

بعيدة عن مدينة الاسكندرية وهـذا ماصرح به مندوبو الشركات أيضاً فى محضر الجلسة ملحق نمرة ١ صحيفة ٢٧ بند ٣ حيث قيل انه « كلما بعد المكان كلما كثرت مصاريف النقل وسيتحمل المستهلكون هذه المصاريف » وقد صرح الخبراء أيضاً فيما صرحوا به فى تقريرهم ما معناه ان هـذه المنطقة مخصصة لإشارات الارشاد والأنوار بالبواغيز الموصلة للميناء وان اقامة أى مبان أو مستودعات عليها تـكون خطراً على الملاحة بتلك البواغيز

أليس هذا تناقضاً يكفى على الاقل للحكم بأن الخبراء لم يوفوا الموضوع حقه من البحث

وقبل أن أذكر اعتراضاتى على مشروعهم هـذا يجب علىّ أن أبين الخطر الذى يعود على الملاحة فى البواغيز من جراء اقتراح الخبراء هذا فأقول إن الحوض المقترح يقع فى المنطقة الواقعة بين خط مصابيح الدلالة الكائنة فى الشمال الشرقى من البوغاز وخط مصابيح الدلالة فى الجنوب الغربى من الممر الـكبير وهذه المنطقة خالية الآن من أى مبان أو علامات أخرى مرتفعة يمكن أن تضلل السفن عن علامات

الأرشاد ولما كانت علامات الأرشاد هذه تختلف فى ارتفاعها بين ٤٠ و٦٧ قدماً فلو تصرح بأقامة مستودعات البترول فى تلك المنطقة وارتفاع تلك المستودعات يصل الى ٦٠ قدماً لضاعت بالطبع معالم علامات الإرشاد ولأمكن تقدير الخطر الذى تتعرض له السفن من جراء ذلك وخصوصاً عند تهيجات البحر مع العلم بأن البواغيز محاطة بالصخور فى جميع أطوالها . وما يقال عن علامات الارشاد نهاراً يقال عن الأنوار ليلاً اذ سبق أن المصلحة منعت أصحاب القهاوى بالمكس من وضع أنوار زاهية خوفا من تضليل السفن فكيف مع كل هذا نصرح بأنفسنا بعمل حوض توجد فيه السفن بأنوارها ليلا وعلى جانبيه مبان ومستودعات ومعامل كلها مضاءة ويمكن أن تكون سبباً فى تضليل السفن .

هذه مسألة خطيرة للغاية ولا يمكن السكوت عليها بأى حال من الأحوال .

نضيف الى ماتقدم اعتراضاتنا الآتية على هذا المشروع:

اولا — وجود الحوض خارج الميناء وبشكله المقترح يجعل دخوله خطرا ولربما كان مستحيلا على السفن وقت اشتداد

العواصف فى الشتاء خصوصا وأن الأمواج فى تصادمها مع الحواجز الخارجية للميناء الحالى تنكعس الى موقع الحوض المقترح فتجعل دخوله من الخطورة بمكان

ثانياً — هناك جزء لا يستهان به من تجارة البترول ينقل بواسطة مواعين صغيرة سواء للسفن الراسية بالميناء أو لداخلية القطر بواسطة ترعة المحمودية فكيف يتيسر لهذه المواعين الصغيرة العبور ما بين الميناء الحالى وحوض البترول خارجها وقت اشتداد الرياح والأمواج . ان هذا لمستحيل فى كثير من فصول السنة . هذا ولما وجهت هذا الاعتراض للخبراء عند مقابلتى معهم أشاروا بمد مواسير من موقع مشروعهم الى المنطقة التى اقترحت فيها مشروعى وذلك خصيصا لتغذية هذه المواعين فهل يصح تجزئة أعمال البترول بجعل حوض السفن خارج الميناء وتخصيص جزء من الميناء الحالى للمواعين الصغيرة واذا كان فى الامكان الترخيص للمواعين بالعمل داخل الميناء فما الذى يمنع ذلك فى حالة السفن والحالة واحدة خصوصا وان فى ذلك نقصاً فى التكاليف الى السدس

ثالثاً — قسمت الأراضى الواقعة على جانبى الحوض الى ستة أقسام ثلاثة منها فى الجهة الشرقية والثلاثة الباقية فى الجهة الغربية وذلك لتوزيع تلك الأقسام على الشركات لمستودعاتها ومعاملها الخ . . ولما كانت الشركات تصدر صفائحها وبراميلها على سفن شراعية ولما كان مشروع الخبراء خصص لهذه السفن حوضاً صغيراً فى الجهة الشمالية الشرقية من الحوض الأصلى يتضح ان الشركات التى ستوجد على الضفة الغربية ستعانى مشاق جمة للوصول إلى الحوض الصغير أذ سيكون متوسط بعده عنها لا يقل عن الف متر وفى الواقع انه لا ينتفع بهذه الحالة الا الشركة التى سيكون من حظها مجاورة حوض السفن الشراعية الصغير فى حين ان مشروعى يساوى جميع الشركات فى هذه المعاملة وان اكبر مسافة فيه لهذه العملية تقل عن ٥٠٠ متر .

رابعاً — ان السبب الحقيقى فى وضع الخبراء مشروعهم بهذا الشكل وعلى الأخص حفره فى الصخر هو ارضاء للشركات حتى تقام مستودعاتها ومخازنها بالقرب من الأرصفة

ولكن فى ذلك خطراً على الملاحة ولقد قرر مؤتمر الملاحة الدولى الذى انعقد فى القاهرة فى سنة ١٩٢٦ ضرورة إبعاد تلك المستودعات والمخازن عن الأرصفة بقدر المستطاع للسبب الذى ذكرته (انظر الفقرة الثالثة لقرار المؤتمر خاصا بأعمال البترول).

خامساً — لم يراع حضرات الخبراء الأجلاء فى مشروعهم هذا مسألة الضمان ضد الحريق إذ لا توجد المسافات الكافية بين السفن وبعضها فى مرساها ولقد نصت لوائح ميناء الاسكندرية على ان البعد بين تلك السفن يجب ان لا يقل عن مائة متر أما لوائح انجلترا فجعلته ٣٣ متراً فقط.

فلو راعينا لوائح انجلترا لما وجدنا محلا للسفن المقترح ان توجد بالحوض ناهيك بأن الحاجة ماسة الى التمشى مع لوائح مصر فى حالة ما اذا كانت شحنة السفن فى صفائح أو صناديق أو ما شابه لان هذه ليست قابلة للالتهاب فحسب بل يحصل منها فرقعة نتيجتها تطاير الصفائح وخلافها محترقة الى أبعاد لا يستهان بها.

سادسا – رغم كل هذه العيوب فليت تكاليف المشروع معقولة بل انها قدرت بما لا يقل عن ١٧٠٠٠٠٠ جنيه ومع ذلك فلم يحتسب فى ذلك قيمة الأرض التى سيحفر فيها الحوض ولا قيمة الرصيف المراد جعله داخل الميناء الحالية لحركة المواعين الصغيرة وعلى ذلك فالمأمول ان تصل التكاليف الى نحو مليونين من الجنيهات .

هذا ايها السادة فيما يختص بمشروعى الخبراء المقترح عملهما خارج الميناء وما يقال عنهما يقال عن مشروعى المسيو مازان الا فيما يختص بعلامات الإرشاد لان الاقتراح بعيد عن موقعها كما ان تكاليفه تقل عن نصف تكاليف حوض الخبراء وذلك حسب تقدير واضعه ولكن يضاف مقابل ذلك اعتراض وجيه وهو ان الأمواج فى تصادمها مع الحاجز الشمالى لأى من حوضى البترول اللذين يقترحهما المسيو مازان ترتد الى مدخل الميناء العمومى وبذلك يتعكر صفو الملاحة فى تلك المنطقة وهذا ما قاله الخبراء أيضا .

نرجع الآن الى المنطقة الثالثة وهى المنطقة الواقعة فى نهاية

الميناء من الجهة الغربية القبلية مقابل السلخانة بالمكس وهذه المنطقة التى اتفق فى اختيارها السناتور لويجى والمسيو جوندى فى مشروعه الثانى والخبراء فى مشروعهم الأول وكاتب هذه السطور كما وافق على اصلحيتها كل من تحادثت معهم من البحريين ومنهم مدير عام مصلحة الموانىء الحالى .

لكن هناك تفاوتا فى الموقع بين مشروع الخبراء وبين باقى المشروعات الأخرى حيث اقترح الخبراء حفر حوض البترول فى الصخر بدل جعله فى الماء متمشين فى ذلك مع رغبتهم فى ارضاء الشركات كما قلنا من قبل وكما نوهوا فى تقريرهم .

حقيقة ان من واجبات واضع أى مشروع ان يلاحظ ويضع نصب عينيه عمل كل التسهيلات الممكنة للمنتفعين من ذلك المشروع ولكن على شرط ان تكون معقولة ولا يكون فى عملها ارهاق للخزينة لامبرر له . كما انه من أوجب الواجبات أن لا يقتصر المشروع على الحاضر بل لا بد أن يمتد نفعه للمستقبل بحيث يسمح بالتوسع تمشيا مع تقدم التجارة ولا يهدم فى الغد ماقد يعمل اليوم

وأبين لحضراتكم هنا الاسباب التى حملتنى على عدم الموافقة على مشروع الخبراء هذا : —

اولا — لوكانت المساحات المائية بالميناء غير كافية لحركة الملاحة لوجدت مبرراً لحفر الحوض فى الارض ولكن تلك المساحات المائية من الاتساع بحيث يجب تقليلها بقدر ماتسمح به الظروف . ورغم اعتراف الخبراء بزيادة المساحة المائية بالميناء بحالة تضايق الملاحة وبضرورة السعى فى انقاصها اقترحوا حفر الحوض فى الارض بل وفى الصخر وبذلك أضافوا مساحة مائية للميناء وإليك ماقالوه فى البند ٢ صفحة ٣ : —

« وبعد ان عمل احصاء عن اتجاه وقوة وكثرة رياح الزوابع التى هبت فى غضون عدة سنوات قد أتيح للجنة ان تلاحظ بنفسها ماترتب على هبوب احدى الزوابع من الاثر السيء فى ميناء الاسكندرية . وقد اتضح للجنة ان جانبا كبيراً من الصعوبات وضياع الوقت يرجع الى هياج البحر الزائد الناشيء عن هبوب الرياح فى الأحواض وتكوين أمواج صغيرة تسبب مضايقة كبيرة للاعمال فى الميناء . ومن

أجل ذلك قررت اللجنة بصفة قاطعة انه من الضرورى اقامة حواجز أمواج داخل الميناء على نحو يمكن معه حجز وتهدئة اسطح المياه سواء أكان أمام الأرصفة الحالية أم امام الأرصفة الجديدة المزمع انشاؤها وسينجم عن ذلك أزالة الصعوبات العديدة التى تعترض حركة الميناء فى الوقت الحاضر

والمشروع الذى تقترحه اللجنة عن الاعمال الجديدة هو نتيجة نظريتين رئيسيتين لم تخفيا على كل من المسيو جوندى والمسيو مازان فى المشروعين المقدمين منهما .

أولا — من الضرورى زيادة الانتفاع بالمساحات الواسعة لمياه الميناء باستعمال جانب منها فى إنشاء الأرصفة الجديدة وبينما كانت نسبة مساحات الاحواض ومساحات الأرصفة فى بعض الموانى تكاد تكون متساوية نلاحظ ان نسبة مساحة المياه بالاسكندرية تزيد عن مساحة الارصفة ثلاثة أضعاف اذا اقتصرنا فى حسابنا على الميناء الداخلية وتسع مرات اذا راعينا الميناء فى مجموعها — الخ . . » فهل بعد هذا تناقض

ثانيـاً — لان المستودعات ومخازن البترول قريبة من

الارصفة وقد تكلمنا عن هذا العيب فى نقد مشروعهم المقترح خارج الميناء .

ثالثاً — لان الارصفة المخصصة لتجارة الصادر وطولها ١٥٠ متر لا تفى الا لضعف كمية التجارة الحالية وحيث انه ينتظر زيادة التجارة الى ما يقرب من عشرة أمثال كميتها فى الوقت الحاضر وهو ما يجب العمل عليه وحيث انه لا يمكن مع تصميم المشروع بحالته أيجاد أرصفة أخرى فى المستقبل تفى لهذه الكمية من التجارة فلا يمكن اعتبار المشروع وافيا بالغرض

رابعاً — المسافات الواجب تركها بين السفن وبعضها للضمان ضد الحريق والفرقعة غير موجودة اللهم الا اذا عمدنا الى انقاص عدد السفن التى يمكن وجودها بالحوض . أوعدم السماح لاكبر السفن بدخوله .

خامساً — يحتم المشروع بوضعه الحالى أزالة السلخانة وزرائب الكورنتينا الشىء الذى رغم فداحة تكاليفه عارض فيه رجال الصحة البيطرية من الوجهة الصحية أذ قرروا ان تلك المحال يجب ان توجد فى نهاية الميناء .

سادساً — فضلا عن هذه النقائص الفنية العديدة بالمشروع فان تكاليفه بلغت نحو مليون ونصف من الجنيهات.

هذه ايها السادة ملاحظاتى على اقتراحات الخبراء من الاعمال ولقد بقى لدينا الآن من المشاريع المقترحة لأعمال البترول اربعة وهى اثنان للسناتور لويجى وواحد للمسيو جوندى والرابع لى وكلها اتفقت فى الموقع وفى الشكل تقريبا الا ان المشاريع الثلاثة الاولى ينقصها كثير من المزايا وبها عيوب نوردها هنا . فبفحص مشروعى السناتور لويجى لويجى وهما متشابهان وجد انهما ضيقان أذ أن المساحة المائية بأيهما لا تزيد عن ٧٠٠٠٠ متر مربع ولا يسعان السفن الحديثة ذات طول ١٦٠ متر التى رغب اعضاء مؤتمر الملاحة الدولى فى ضرورة العمل على أيوائها اما السفن التى يمكنها استعمال أى الحوضين فلا تزيد أطوالها عن ١١١ — ١٢٠ مترا فقط . هذا وأن مدخلى الحوضين بحالتهما المقترحة يهددان سفن وتجارة الأخشاب والنترات بالخطر وقت الحريق اذ ان بعدهما عن ارصفة الأخشاب نحو ٢٥٠ متر وعن أرصفة النترات ٥٠

مترا فقط كما ان طول واجهة الحوض الأرضية وهي ٢٥٠ متر تنقص عن نصف واجهة الحوض الذى اقترحته ولا يوجد بمشروعى السناتور لويجى أرصفة لتجارة الصادر من البترول مطلقا .

هذا وعدد المراسى التى يمكن إيجادها بالحوض خمسة اما الأرصفة فمصممة بحالة ضعيفة من خرسانة مسلحة ولا تتحمل وقتا طويلا وقد أثبتت التجارب ذلك فى أعمال السويس والاسكندرية وشركة القنال بل وفى جميع انحاء العالم فى البحار. وفوق كل هذا فان ما يمكن ان يسعه أى الحوضين من التجارة فى المستقبل لا يزيد عن مليونين ونصف مليون طن فى السنة مقابل ستة ملايين يسعها الحوض الذى اقترحته . كما ان موقع الحوضين لا يسمح لتجارة النترات المضطردة الزيادة بالتوسع الكافى لها .

وما يقال عن مشروعى السناتور لويجى يقال عن مشروع المسيو جوندى فيما يختص بطول واجهة الحوض الأرضية وقدرها ١٨٠ متر فقط وعدم وجود أرصفة لتجارة الصادر

مطلقا وخطر مدخلى الحوض على تجارة النترات اذ لاتبعد عنها بأكثر من ١٥٠ متر فى المتوسط كما ان الأرصفة مصممة بحالة ضعيفة كما عمل فى حالة السناتور لويجى وان ما يسعه الحوض من التجارة سنويا لا يزيد عن اربعة ملايين طن وربع

هذا ويشرفنى أن أذكر لحضراتكم أن كل هذه المشاريع المختلفة لأعمال البترول عرضت على المجلس الأعلى لوزارة المواصلات . وبعد بحث استغرق أربع جلسات أقر المجلس فى ٣٠ سبتمبر سنة ١٩٢٧ المشروع الذى اقترحه مع تعديلين أحدهما رآه المجلس وهو خاص ببقاء أرصفة الكورنتينا فى موقعها وكنت اقترحت انشاءها خارج حوض البترول والثانى خاص بتعديل مدخل الحوض وجعله من الجهة الشمالية الشرقية بدلا من الجهة الشمالية الغربية وقد طلب هذا التعديل سعادة مدير عام مصلحة الموانىء والمنائر الذى وافق تمام الموافقة على مشروعى هذا دون المشاريع الأخرى ومزايا هذا المشروع انه يبقى السلخانة وزرائب الكورنتينا فى محلها وبذا يتفق مع رغبات القسم البيطرى ولا يكلف الخزينة نفقات فى ذلك

لا لزوم لها . وفوق هذا فان المشروع يسع ستة مراسٍ لاكبر
سفن البترول فى العالم ومساحته المائية ١٧٥٠٠٠ متر مربع وبهِ
أرصفة لتجارة الصادر بطول ٥٣٠ متر تفى لتجارة تزيد بكثير
عن عشرة أضعاف التجارة الحالية ويمكن فى المستقبل البعيد
أن تؤدى الى عشرين ضعفا لكمية التجارة أما كمية تجارة الوارد
التى يسعها الحوض فلا تقل عن ستة ملايين طن سنوياً . وقد
وضعت مراسى السفن فيه على أضمن حال بحيث لو شبت النار
فى أى سفينة لا يخشى منها على السفن الاخرى حتى ولو لم
تخرج من الحوض إذ انه روعى فى ذلك الإبعاد المقررة فى
لوائح مصر وبريطانيا وقد صممت منشآته بحالة متينة لا يخشى
منها . ولا يعرقل الحوض فى موقعه فى أى زمان من الازمان
حركة التوسع التى تتطلبها تجارة البترات المضطردة الزيادة .
وقد روعى فوق ذلك فى المشروع كل طلبات ورغبات أعضاء
مؤتمر الملاحة الدولى الخاصة بأعمال البترول ولا يفوتنى أن
أذكر أن مشروعى هذا عرض على حضرات الخبراء الثلاثة عند
اجتماعهم بمؤتمر الملاحة الدولى بالقاهرة فلم يجدوا به عيباً ما .

وقد صرح سعادة وكيل وزارة المواصلات بذلك أمام المجلس الأعلى . هذا وقدرت تكاليفه بمبلغ ٣٢٠٠٠٠ جنيه

ولما كانت الاقتراحات الخاصة بأعمال النترات متوقفة على البت فى مسألة أعمال البترول وحيث انتهت هذه المسألة فقد فحص مجلس المواصلات الأعلى فى اقتراحات أعمال النترات ووافق على ما قدمته فيها وقدرت تكاليف هذه الاعمال بمبلغ ٣٠٠٠٠٠ جنيه

هذا وقد قدرت تكاليف اقتراحاتى فى مجموعها بمبلغ ٢٢٥٠٠٠٠ جنيه موضحة فى الكشف المبين هنا بعد : —

	جنيه
حوض البترول	٣٠٠٠٠٠
ارصفة النترات	٢٥٥٠٠٠
رصيف الوكاب	٧٠٠٠٠
رصيف الفحومات	٥١٠٠٠٠
آلات لتفريغ الفحم	٥٠٠٠٠
رصيف للتجارة العامة	٢٣٠٠٠٠
مخازن جديدة	١٥٠٠٠٠
تبليط طرق	٣٦٠٠٠
انشاء مخزنين على رصيف المحمودية (سيبدأ العمل فيهما)	١٠٠٠٠٠
أوناش	٣٠٠٠٠
أوناش لأرصفة الأخشاب	٢٥٠٠٠
انارة الميناء بالكهرباء	٣٥٠٠٠
حوض صغير للعمرة	٥٠٠٠٠
أعمال التطهير	٥٠٠٠٠
أعمال غير منظورة وملاحظة	٣٥٩٠٠٠
	٢٢٥٠٠٠٠

وحيث إن حركة التجارة فى البترول والنترات معطلة

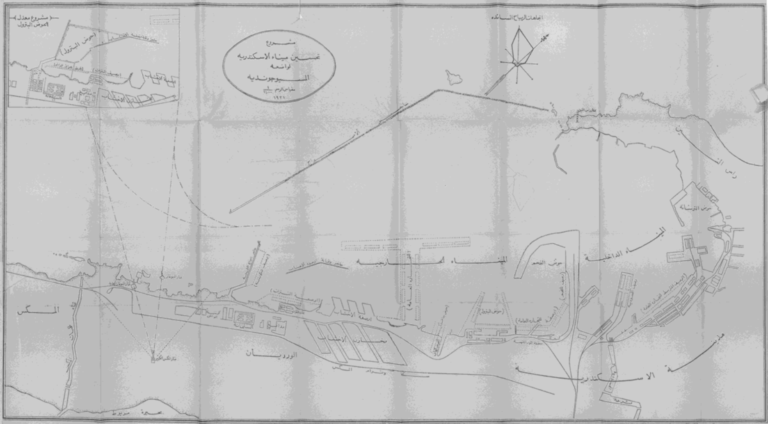
كثيراً لعدم وجود الأرصفة والمساحات الكافية لها وفى ذلك ضرر عظيم للحالة الاقتصادية بالقطر وحيث ان الاتفاقات المعمول بها مع شركات البترول ينتهى مفعولها فيما بين سنة ١٩٢٩ — ١٩٣١ فمن الضرورى سرعة البدء فى العمل حتى يمكن تكليف الشركات بنقل مستودعاتها وأعمالها دون الاضرار بها او بنا وقد أدرجت فى ميزانية هذا العام مبالغ أولية للاعمال الخاصة بالبترول والنترات ولنا أمل عظيم أن يوافق البرلمان عليها لما لها من الأهمية الحيوية

خاتمة

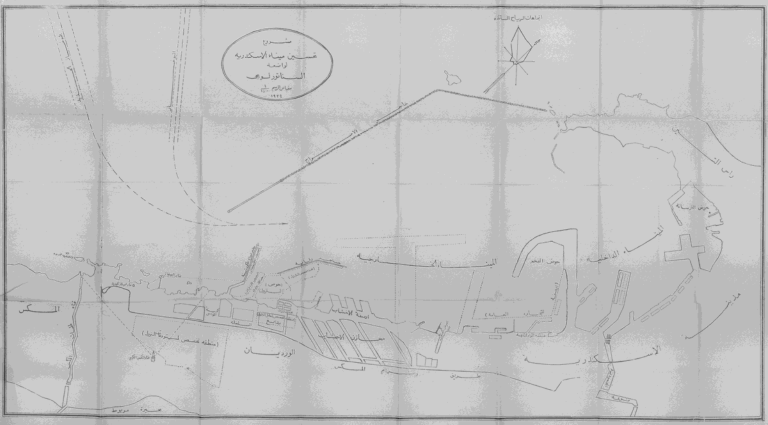
ها قد فرغت من سرد الأعمال المختلفة لحضراتكم بوقائعها ولا أخفى الآن ماعانيته من جراء تقدمى بمقترحاتى إذ اضطهدنى فريق وقال آخرون دون الاستناد الى حقائق إنى سارق لأعمال غيرى كما قيل بعدم خبرتى العملية وصغر سنى . كل ذلك لم يثننى عن عزمى وتقدمت ثابت الخطا راجياً سماع كلمتى وأدلتى ولم أحجم فى أى وقت عن مواجهة أى كان لا بصفتى مصرياً بل بصفتى مهندساً فان كان خطأ عدلت عنه مع الاستفادة شخصياً والا وجب الإذعان لما يرضاه العقل والضمير.

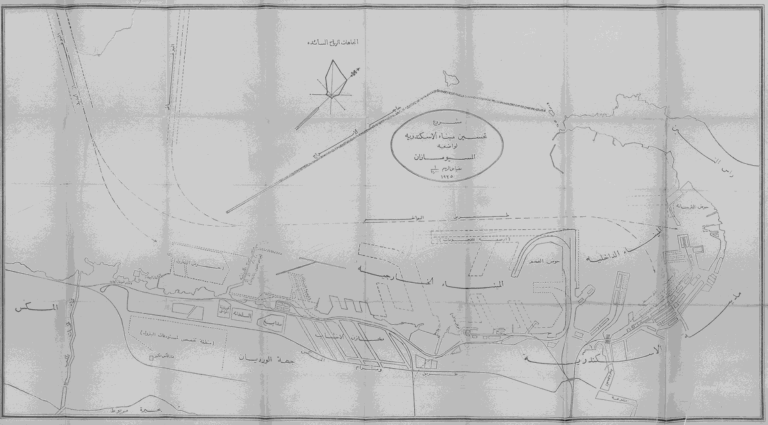
وانى أصرح الآن ايها السادة انى لم أقصد مطلقا بعملى أو نقدى الحط من مكانة حضرات الخبراء الثلاثة اذ أنهم فى الواقع من أكبر رجالات الهندسة البحرية ولهم شهرة عالمية واسعة خصوصا ذلك المهندس القدير السناتور لويجى لويجى ولذلك فلهم منى كل الاجلال والاحترام رغم حكمهم علىّ وعلى زملائى أجمعين بعدم الكفاية بان اقترحوا استحضار مهندسين أجانب لملاحظة الاعمال وما هم فى ذلك الا متمادون فى إرضاء ذوى الشهوات والاغراض الذين أرادوا من ذلك الضغط علينا واستجلاب مهندسين أجانب ولولم تكن الحاجة ماسة اليهم ومن الغريب ان هذه المسألة لم تكن ضمن المأمورية التى كلف بها حضرات الخبراء الأجلاء ولو كنا فوق ذلك تشرفنا بمقابلتهم أثناء وجودهم فحكموا علينا بعد تجربة لما كان هناك وجه لمعترض ولكن هذا لم يحصل وعلى كل فانى متسامح فيما خصنى وخص زملائى وانى اعتقد أن المدة التى قضوها بين ظهرانينا لم تكن كافية لاعطاء حكم صحيح فيما يختص بالاعمال المقترحة ولربما كانت المعلومات التى وصلت اليهم غير مستوفاة .


ميناء الاسكندريه
مقياس الرسم
١٩٢٧
الميناء الخارجيه
الميناء الداخليه

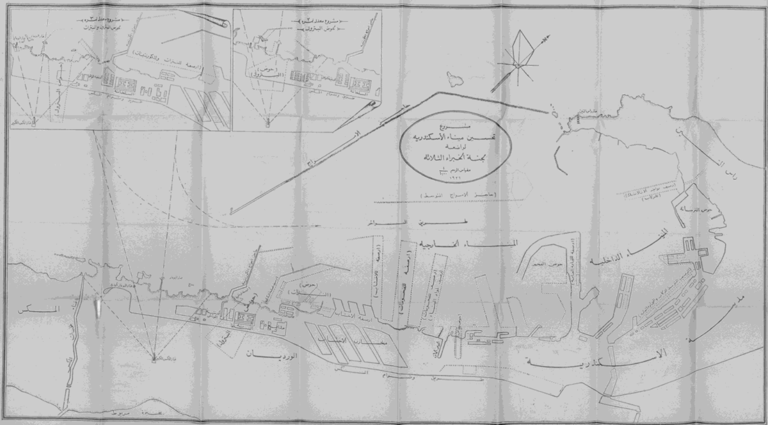


مشروع
تحسين ميناء الاسكندريه
لواضعه
المسيوجونديه
مقياس الرسم
١٩٢١
مشروع معدل لحوض البترول
حوض البترول
اتجاهات الرياح السائده
رأس التين
حوض الترسانة
الميناء الداخلية
الميناء الخارجية
حوض الفحم
مدينة الاسكندرية
مخازن الاخشاب
الورديان
المكس
بحيرة مريوط


مشروع
تحسين ميناء الاسكندريه
لواضعه
السناتور لوري
١٩٢٤
اتجاهات الرياح السائده
الميناء الخارجيه
الميناء الداخليه
حوض الفحم
حوض الترسانة
راس التين
مدينة
الاسكندريه
الورديان
المكس
مخازن الاخشاب
ارصفة الاخشاب
طريق
ترام المكس
بحيرة مريوط
(منطقة تخصص لبترول)



اتجاهات الرياح السائدة
مشروع
تحسين ميناء الاسكندريه
لواضعه
المسيو مازان
مقياس الرسم
١٩٢٥
الميناء الخارجيه
الميناء الداخليه
الاسكندرية
المكس
جهة الورديان
حوض الفحم
حوض الترسانة
السلخانه
مذابح
مخازن الاخشاب
بحيرة مريوط
رأس التين


مشروع
تحسين ميناء الأسكندريه
لواضعه
لجنة الخبراء الثلاثة
مقياس الرسم
١٩٢٦
(حاجز الامواج المتوسط)
طريق البواخر
الميناء الخارجية
الميناء الداخلية
حوض الترسانة
راس التين
الأسكندرية
مدينة
الورديان
المكس
مخازن الاخشاب
حوض البترول
حوض الفحم
مشروع معدل مكرر
حوض البترول
مشروع معدل مكرر
حوض البترول والبنزين

